

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 2/2024



17. Juli 2024

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA.....	2
1.1. 17. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES ALD AM 20. MÄRZ 2024	2
1.2. DAGA 2024 – PUBLIKATION DER TAGUNGSBEITRÄGE	3
1.3. RÜCKBLICK AUF DEN 27. TAG GEGEN LÄRM 2024	3
1.4. DEGA-LÄRMSCHUTZPREIS 2025 WIRD IM HERBST 2024 AUSGESCHRIEBEN.....	4
1.5. KNU-FACHGESPRÄCH ZUM STRAßENVERKEHRSLÄRM	5
2. THEMEN	6
2.1. REFERENTENENTWURF ZUR ÄNDERUNG DER TA LÄRM	6
2.2. NOVELLIERUNG DES SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZES (SCHLÄRMSCHG).....	7
2.3. „LÄRMBLITZER“ – WIE GEHT ES WEITER NACH DEM PILOTBETRIEB AM KURFÜRSTENDAMM?.....	8
2.4. WEBINAR DER LÄRMLIGA DER SCHWEIZ ÜBER DIE „LÄRMBLITZER“	8
2.5. LÄRMAKTIONSPLAN BADEN-WÜRTTEMBERG 2024	9
2.6. UBA-FORUM MOBIL & NACHHALTIG 2024 – UMWELTSCHONENDER GÜTERVERKEHR	10
2.7. LÄRMRELEVANTE BESCHLÜSSE UND DOKUMENTE DER VERKEHRSMINISTERKONFERENZ VMK AM 17. UND 18.04.2024	13
2.8. FORSCHUNGSERGEBNISSE DES UBA ZUM FREIZEITLÄRM	14
2.9. UBA-PROJEKT URBANE UMWELTSCHUTZZIELE	16
2.10. UBA-UMWELTMONITOR 2024	16
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE	18
3.1. BUA-SEMINAR: GEPLANTE ÄNDERUNGEN DER TA LÄRM – „EXPERIMENTIERKLAUSEL“ UND GUTACHTEN IM GENEHMIGUNGSVERFAHREN – ANFORDERUNGEN UND KOMPETENZ AM 18.09.2024 IN STUTTGART	18
3.2. KLANGRAUMARCHITEKTUR.CH – FÜR EINE BESSERE AUFENTHALTSQUALITÄT IN AUßENRÄUMEN	19
3.3. ILLEGALES PARKEN AUF GEHWEGEN	21
3.4. VORREITER ÄTHIOPIEN – VERBOT DER EINFÜHREN VON PKW MIT VERBRENNUNGSMOTOREN	21
3.5. FORDERUNGEN NACH TEMPO 50 FÜR GÜTERZÜGE IM RHEINTAL	22

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. 17. Mitgliederversammlung des ALD am 20. März 2024

Die 17. ALD-Mitgliederversammlung fand am 20. März 2024 als Präsenzveranstaltung während der DAGA 2024 in Hannover statt. Anwesend waren 31 Mitglieder der Fachgruppe ALD und sechs Gäste. Damit bestand die Beschlussfähigkeit, da die erforderliche Zahl von 25 oder 10 % der Mitglieder (Stand 20.03.2024: 345) erreicht wurde. Die Tagesordnung (siehe Akustik Journal 1/2024) wurde ohne Änderung angenommen. Die Vorsitzenden teilten sich die Leitung der Sitzung.

In seinem Bericht über die Aktivitäten des ALD für den Zeitraum vom 2. März 2023 bis zum 29. Februar 2024 ging der Vorsitzende insbesondere auf

- den Antrag zur Projektförderung durch das Umweltbundesamt für die vom ALD für die Zeit vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2026 geplanten Aktivitäten,
 - die Fragebogenaktion zur Verbesserung des Schutzes vor Beeinträchtigung durch Lärm, die im Jahr 2023 durchgeführt wurde,
 - die Mitwirkung am LärmKongress 2023 in Stuttgart und
 - den ALD-Newsletter
- ein.

Nachdem letztes Jahr die beantragte Projektförderung abgelehnt wurde, ermutigte das UBA den ALD, eine Projektförderung für die Periode von April 2024 bis März 2026 einzureichen. Die erweiterte ALD-Leitung erarbeitete im Sommer 2023 einen neuen Antrag und reichte diesen fristgerecht ein. Seit dem 22. März 2024 liegt der Zuwendungsbescheid vor. Der ALD hat im Newsletter 1/2024 darüber bereits berichtet.

Die inhaltlichen Schwerpunkte des beantragten Projektes "Schutz vor Umgebungslärm mit Schwerpunkt Leben in der Stadt, Mobilitätswende und Erneuerbare Energien" sind:

- Schutz vor Umgebungslärm bei sich wandelndem Arbeits- und Mobilitätsverhalten und Stadtleben
- Schutz vor Lärm der Schallquellen der Erneuerbaren Energien mit Unterstützung der Akzeptanz aufgrund zusätzlicher positiver Eigenschaften und Wirkungen

Die Schwerpunktthemen sollen u.a. durch Fachgespräche mit Vertreter:innen von Städten und Gemeinden, Expert:innengespräche mit Wissenschaft, Verwaltung und Politik sowie strukturierten Sitzungen auf der DAGA umgesetzt werden.

Bei der Onlineumfrage des ALD gaben von Februar bis Mai des vergangenen Jahres 379 Personen Auskunft über ihre Wohnbedingungen, die Belästigung durch Umgebungslärm, Beurteilungen zu Regelungen zum Schutz vor Lärm, zur Lärmaktionsplanung, zu Maßnahmen der Lärmvorsorge und -sanierung im Verkehrsbereich sowie zur Lärmrelevanz bei eigenem Konsumverhalten. Die Ergebnisse der Befragung wurden in einem Artikel in der Ausgabe 3/2023 des Akustik Journals (siehe https://www.dega-akustik.de/fileadmin/dega-akustik.de/publikationen/akustik-journal/23-03/akustik_journal_2023_03_online_artikel2.pdf) veröffentlicht.

Trotz fehlender Mittel wegen des abgelehnten Projektantrages hat der ALD auch im Jahr 2023 vier ALD-Newsletter mit aktuellen Themen zum Schutz vor Lärm herausgebracht. Mit ca. 900 Abonnements ist eine konstante Anzahl an Newsletter-Interessierten zu verzeichnen. Ein besonderer Dank geht hier an Michael Jäcker-Cüppers, der den Newsletter seit Jahren inhaltlich mit Leben füllt.

Weiterhin wurde die Geschäftsordnung geändert. Das betrifft:

- die Erweiterung der Leitung von zwei auf drei Stellvertreterinnen bzw. Stellvertreter, wobei eine Nachwahl bei vorzeitigem Ausscheiden einer Stellvertretung entfällt,
- die Einführung der offenen Wahl von Vorstandsmitgliedern als Regelfall, sowie
- die Festlegung der Beschlussfähigkeit der Mitgliederversammlung bereits ab zehn anwesenden ALD-Mitgliedern.

Anschließend wurden als Vorsitzender der ALD-Leitung Thomas Beckenbauer und für das Amt der stellvertretenden Vorsitzenden Christian Beckert, Christian Popp und Dirk Schreckenbergh gewählt.

Danach erläuterte der neue Vorsitzende die Planung von Veranstaltungen, Fachgesprächen, strukturierten Sitzungen, die der ALD zur Erfüllung des vom Umweltbundesamt genehmigten Projektes in den kommenden zwölf Monaten durchführen will.

Informiert wurde darüber, dass der Lärmschutzpreis im Herbst 2024 erneut ausgeschrieben werden soll. Der DEGA-Vorstandsrat hatte zuvor auf Anregung der ALD-Leitung die Preisverleihungsordnung geändert, so dass der Lärmschutzpreis zusätzlich zu den Projekten auch an Personen vergeben werden kann.

Da Bedenken bestehen, die nächste Mitgliederversammlung wegen des Aufwandes für die Teilnahme während der DAGA in Kopenhagen durchzuführen, wurde noch kein Ort und Termin bekanntgegeben.

1.2. DAGA 2024 – Publikation der Tagungsbeiträge

Die DEGA stellt die Tagungsbeiträge der DAGA 2024 in Hannover unter dem Link https://pub.dega-akustik.de/DAGA_2024/files/upload/start/DAGA2024_proceedings_manuscripts.pdf kostenlos online zur Verfügung. Sie sind in einem umfangreichen Dokument nach den Sitzungen gegliedert.

Der ALD weist besonders auf die Beiträge zu seinen strukturierten Sitzungen hin, die allerdings nicht vollständig sind:

- Seite 162ff: "Alltagslärm – Konflikte und Lösungen"
- Seite 1337ff: „Schallschutz im Umfeld von Musikclubs und Open-Air-Veranstaltungen"
- Seite 1354ff: „Schienenlärm - neuere Minderungsmöglichkeiten“

1.3. Rückblick auf den 27. Tag gegen Lärm 2024

Am 24. April 2024 fand der 27. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day statt.

Motto: Ruhe gewinnt, die Zukunft beginnt

Bei der zentralen Veranstaltung „**Stadt für morgen**“, die DEGA und Umweltbundesamt gemeinsam durchgeführt haben, standen die Anforderungen an Immissionsschutz und Energiewende, Gesundheit und Klimawandel sowie die Planung und Gestaltung von Städten im Mittelpunkt. Ebenso ging es darum, zu zeigen, wie Veränderungen umgesetzt werden können, die den Bedürfnissen und Interessen der Bürgerinnen und Bürger entsprechen. Die Berücksichtigung von Schutz vor Lärm und Klimaschutz eröffnet die Möglichkeit, Synergieeffekte zu nutzen und die Effektivität der Maßnahmen bezogen auf die Erhöhung der Lebensqualität zu steigern.

Moderation: Brigitte Schulte-Fortkamp und André Fiebig,
Aktionsleitung Tag gegen Lärm

Grußwort: Sabine C. Langer, DEGA-Präsidentin

Vorträge:

- Die Stadt für morgen – ruhig und grün? / Matthias Hintzsche, Umweltbundesamt
- Energiewende ohne Lärmbelastung / Christian Beckert, Arbeitsring Lärm der DEGA
- Mit offenen Ohren öffentliche Freiräume erholsam gestalten / Beat Hohmann, Cercle Bruit Schweiz
- Gesunde Städte – was haben Lärm und Klimawandel damit zu tun?“ / Claudia Hornberg, Sachverständigenrat für Umweltfragen



Bild: © Jaroslav Machacek / stock.adobe.com

- Städte im Umbau: Synergien von Klimaanpassung, Verkehrswende und Lärminderung / Martin Rumberg, Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern Landau
- Mobilität oder Verkehr: Wo liegen die Ursachen städtischer Lärmbelastungen und wie können wir sie verändern? / Alexander Rammert, Strategische Mobilitätsplanung Rammert & Hausigke GbR

Die Veranstaltung war mit ca. 115 dauerhaft teilnehmenden Personen und insgesamt knapp 150 eingeloggtten Interessierten ein großer Erfolg. Die freigegebenen Vorträge werden auf Anfrage von der Geschäftsstelle der DEGA als PDF-Datei zur Verfügung gestellt.

Auch in den Medien war der 27. Tag gegen Lärm zahlreich vertreten. Sowohl in überregionalen als auch in regionalen Zeitungen bzw. Zeitschriften (u.a. Süddeutsche Zeitung, Frankfurter Allgemeine, Zeit online, Rheinische Post) wurden Beiträge zum Tag gegen Lärm veröffentlicht. Fernseh- und Radiobeiträge zum Aktionstag, z.T. mit Interviewpartner:innen der DEGA, waren u.a. im WDR, bei ntv, im rbb (DER TAG), im kika (Logo-Nachrichten) oder bei NDR info (Redezeit) und im Bayerischen Rundfunk (Bayern 2 – Die Welt am Morgen) zu sehen bzw. zu hören. Online und in den sozialen Medien wurde der Tag gegen Lärm ebenfalls vielfach thematisiert (siehe z.B. <https://www.tu.berlin/ueber-die-tu-berlin/profil/pressemitteilungen-nachrichten/leise-fahren-ruhe-wahren> (Pressemitteilung der TU Berlin zum Tag gegen Lärm) oder <https://twitter.com/taggegenlaerm>).

Ein erfolgreicher 27. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day, der erneut gezeigt hat, wie wichtig der Tag gegen Lärm als Aktionstag ist, um auf die diversen Belastungen durch Lärm aufmerksam zu machen und auch Problemlösungen anzubieten.

Ein großes Dankeschön an alle Akteurinnen und Akteure, insbesondere an die Vortragenden in der zentralen Veranstaltung. Ein besonderer Dank geht auch an die Förderer und Sponsoren und an den Gesundheitsladen München, der wieder zahlreiche Aktionen in München und Umgebung organisiert hat.

Das Datum des 28. „Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day“ steht noch nicht fest. Sobald der Termin bekannt ist, wird er auf der Website des Tag gegen Lärm veröffentlicht.

Brigitte Schulte-Fortkamp, André Fiebig, Evelin Baumer

1.4. DEGA-Lärmschutzpreis 2025 wird im Herbst 2024 ausgeschrieben

Quelle: Akustik Journal Nr. 2/2024, siehe https://www.dega-akustik.de/fileadmin/dega-akustik.de/publikationen/akustik-journal/24-02/akustik_journal_2024_02_online.pdf

„Der DEGA-Lärmschutzpreis wird nach 2022 im Herbst 2024 zum zweiten Mal für innovative Lösungen zum Schutz vor Lärm im verkehrlichen und städtebaulichen Kontext ausgeschrieben. Der Arbeitsring Lärm (ALD) der DEGA lobt den Preis aus und begleitet den Wettbewerb organisatorisch. Die Preisverleihung erfolgt in Zusammenhang mit dem Tag gegen Lärm 2025 in einem geeigneten Rahmen. Der Preis wird vergeben für umgesetzte innovative Maßnahmen, Technologien und Konzepte zum Schutz vor Umgebungslärm (Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, Gewerbe- und Freizeitlärm usw.) mit dem Fokus auf Maßnahmen zum Schutz vor Lärm im öffentlichen Raum und dem Schutz „Ruhiger Gebiete“. Die Maßnahmen, Produkte oder Konzepte können technische, planerische, organisatorische oder rechtliche Aspekte umfassen.“

Neu in der zweiten Runde ist: „Auch an von Dritten vorgeschlagene Einzelpersonen, die sich um solche Maßnahmen und Konzepte verdient gemacht haben, kann der Preis verliehen werden. Die Ausschreibung mit allen Rahmenbedingungen und Terminen erfolgt im nächsten Akustik Journal.“

Der ALD bittet alle Abonentinnen und Abonenten, diese Information weiter zu geben.

1.5. KNU-Fachgespräch zum Straßenverkehrslärm

Das Koordinierungsbüro Normungsarbeit der Umweltverbände (KNU) hatte am 20. November 2023 mit Unterstützung des ALD ein Fachgespräch zum Straßenverkehrslärm durchgeführt.

Im Fachgespräch sollte das besondere Problem beim Straßenverkehrslärm, die Erzeugung überdurchschnittlicher Emission („unnötiger“ Lärm) thematisiert werden. Von speziellem Interesse für die zukünftige Arbeit des KNU ist die Frage, ob bzw. inwieweit die Normung zur Unterbindung dieser exzessiven Geräuschemissionen beitragen kann. Das betrifft vor allem den Arbeitsausschuss des DIN NALS, NA 001-01-05 AA „Geräuschemissionsmessungen an Straßenfahrzeugen einschließlich Messungen im Fahrgastraum und am Arbeitsplatz“.

20 Personen der folgenden Organisationen haben am Fachgespräch teilgenommen:

- Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD)
- Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND)
- Bundesverband gegen Motorradlärm
- Heinz Steven, wissenschaftlicher Berater
- Deutsche Umwelthilfe (DUH)
- Koordinierungsbüro Normungsarbeit der Umweltverbände (KNU)
- Lärmkontor GmbH
- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umweltschutz (SenMVKU Berlin)
- Technische Universität Berlin (TUB)-
- Umweltbundesamt (UBA)

Die Ergebnisse wurden inzwischen auf der KNU-Website veröffentlicht:

<https://www.knu.info/service/publikationen/detail/publication/fachgespraech-zum-strassenverkehrslaerm/>

Das Fachgespräch wurde von den beteiligten Akteurinnen und Akteuren als ein nützlicher Austausch zum Umgang mit unnötigem Straßenverkehrslärm gesehen. *„Der Nutzen der Normung wird einerseits skeptisch gesehen, vor allem in Hinblick auf die internationalen Aktivitäten. Andererseits sollten die Potenziale für nationale Strategien wie den Lärmdeckel [Festlegung eines zulässigen Maximalpegels wie in Tirol für Motorräder], die Lärmplakette [Kennzeichnung leiserer Kfz im Zusammenhang mit Zugangsbeschränkungen] oder andere Benutzervorteile für leisere Motorräder geprüft werden.“*

2. THEMEN

2.1. Referentenentwurf zur Änderung der TA Lärm

Am 24. Mai 2024 hat das Referat C I 3 „Schutz vor Lärm und Erschütterungen“ des Bundesumweltministeriums seinen Referentenentwurf zur Änderung der TA Lärm im Rahmen der Anhörung beteiligter Kreise zugänglich gemacht. Auch der ALD wurde zur Stellungnahme aufgefordert.

Wesentlicher Punkt der Änderung ist die Umsetzung der bereits seit den 2010er Jahren in der Bundespolitik diskutierten „Experimentierklausel“. Worum geht es dabei? Ausgangspunkt ist der stetig wachsende Siedlungsdruck in Städten und Gemeinden. Der Schaffung von Wohnraum soll und kann aber nicht in jedem Fall durch Bebauung bislang unbebauter und vor allem schalltechnisch unvorbelasteter Flächen begegnet werden. Im Rahmen der Innenentwicklung der Städte findet vielmehr eine systematische Nachverdichtung baurechtlich und technisch bereits erschlossener Gebiete statt. Neu entstehende Wohnbebauung rückt dabei häufig auch an den Rand lauter Gewerbe- und Industriegebiete und den damit verbundenen viel befahrenen Verkehrswegen heran. Auch Gaststätten, Clubs und Livemusik-Spielstätten sind mit den heranrückenden empfindlichen Wohnnutzungen konfrontiert.

In diesen Situationen wird nicht etwa eine Lösung der potenziellen Konflikte wegen Lärms, die besonders in der Nachtzeit zu erwarten sind, durch die Übernahme des bewährten Maßstabs der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bereits in der Bauleitplanung begegnet, sondern die Lösung wird auf rechtllichem Weg durch die Aufweichung des Beurteilungsmaßstabes der TA Lärm gesucht. So sollen in Bereichen, die absehbar überwiegend dem Wohnen dienen, nächtliche Geräuschimmissionen zulässig werden, die weit über den WHO-Empfehlungen liegen. Das führt zwangsläufig zu der Notwendigkeit, den Geräuschpegel innerhalb der Wohnungen in die Regelung einbeziehen zu müssen. Auch wenn lediglich ein Mindestschalldämmmaß für die Gebäudehülle vorgegeben wird, impliziert das indirekt die Festlegung eines Innenpegels. Im Anwendungsbereich der TA Lärm stand nie in Frage, dass sich der Schutz vor Umgebungslärm auf die schalltechnische Situation außerhalb von Gebäuden und Räumen bezieht. Nur bei den Quellen des Verkehrslärms sind nachrangig passive Schallschutzmaßnahmen zur Konfliktbewältigung möglich. Nicht nur weil die bauliche Situation „vor dem Fenster“ viel besser definiert ist als die vielfältigen akustischen Situationen in Innenräumen, sondern weil damit gleichzeitig der Schutz vor dem in Wohn- und Arbeitsräume dringenden Außenlärm als auch der Schutz vor dem Lärm im Außenbereich selbst gewährleistet ist. Ein für die Lärmwirkung und damit für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB höchst relevanter Aspekt. Die Gestaltungsspielräume bei der Innenentwicklung der Städte werden dadurch jedoch eingeschränkt.

Nun soll mit der teilweisen Abkehr von diesem Paradigma großangelegt „experimentiert“ und dieses „Experiment“ allgemein in der TA Lärm verankert werden. Die inhaltliche Änderung der TA Lärm sieht im Kern vor, dass im Rahmen der Innenentwicklung der Städte die bislang in der Nacht geltenden Immissionsrichtwerte für urbane Gebiete, Kern- und Mischgebiete und allgemeine Wohngebiete durch höhere Immissionsrichtwerte zu ersetzen sind, wenn im Bebauungsplan Fensterkonstruktionen festgesetzt werden, die bei „ausreichender Luftzufuhr“ und mindestens einem teilgeöffneten Fenster in der Fassade ein bewertetes Gesamt-Bauschalldämmmaß der Fassade von $R_{w'ges} = 30$ dB gewährleisten. Die erhöhten Immissionsrichtwerte nachts betragen in urbanen Gebieten 50 dB(A) (ohne Erhöhung 45 dB(A)), in Kern- und Mischgebieten 48 dB(A) (ohne Erhöhung 45 dB(A)) und in allgemeinen Wohngebieten 45 dB(A) (ohne Erhöhung 40 dB(A)). Diese „Experimentierklausel“ wird in einer neuen Nummer 7.5 als „Sonderregelung im Fall des Heranrückens von Wohnbebauung an gewerbliche oder industrielle Nutzung“ eingefügt. Zur „Experimentierklausel“ wird diese Festlegung dadurch, indem die beschriebenen Regelungen befristet sind. Sie gelten nur für Bebauungspläne, deren Satzungsbeschluss bis zum 31.12.2032 erfolgt sein

wird. Der Referentenentwurf legt darüber hinaus neu die Gebietsnutzung „dörfliches Wohngebiet“ fest mit den Immissionsrichtwerten 57 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts.

Der ALD hat zum Referentenentwurf gegenüber dem BMUV Stellung genommen und vertritt im Kern folgende Positionen:

- Für das dörfliche Wohngebiet sind die Immissionsrichtwerte des allgemeinen Wohngebiets zu übernehmen, um dem Anspruch gerecht zu werden, dass der Wohnnutzung in diesem Gebiet eine größere Bedeutung als der Wohnnutzung im Dorfgebiet zugemessen wird.
- Die Erhöhung der Immissionsrichtwerte für die Nacht in urbanen Gebieten, in Kern- und Mischgebieten und insbesondere in Wohngebieten ist abzulehnen. Die Abschwächung des Schutzes vor Lärm, die mit der Erhöhung der Immissionsrichtwerte beabsichtigt ist, entspricht den im Leitbild der kompakten Stadt in der kommunalen Planungspraxis postulierten anspruchsvollen Lösungen in keiner Weise.
- Eine Erhöhung des nächtlichen Immissionsrichtwertes für urbane Gebiete auf 50 dB(A) geht weit über den Ansatz der ersten Verwaltungsvorschrift zur Änderung der TA Lärm im Jahr 2016 hinaus. Der ALD fordert, dass das BMUV zumindest dafür eine lärmwirkungsfachliche Begründung gibt, die die Überschreitung der Grenze der Zumutbarkeit für zu erwartende negative gesundheitliche Einflüsse für die Betroffenen rechtfertigt.
- Nur wenn durch Evaluierung aufgezeigt wird, dass mit den bestehenden Immissionsrichtwerten für urbane Gebiete sowie Kern- und Mischgebiete keine ausreichenden Entwicklungsmöglichkeiten bestehen, hält der ALD eine befristete Erhöhung der Immissionsrichtwerte für die Nacht bei diesen beiden Gebietskategorien für vertretbar.
- Der ALD hält die alleinige Angabe eines Gesamt-Bauschalldämmmaßes $R_{w'ges}$ von wenigstens 30 dB für unzureichend. Das Schalldämmmaß $R_{w'ges}$ allein sichert nicht den Schutz vor tieffrequenten Geräuschen bzw. Geräuschanteilen. Diese sind jedoch bei Anlagen im Anwendungsbereich der TA Lärm und vor allem bei Clubs und Livemusik-Spielstätten zu erwarten. Der ALD fordert eine ergänzende Regelung zumindest für tonale Geräusche.

Der Referentenentwurf kann unter folgendem Link von der Internetseite des BMUV heruntergeladen werden: https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten/BMU/Download_PDF/Glaeserne_Gesetze/20_Lp/ta_laerm_aenderung/Entwurf/ta_laerm_aenderung_bf.pdf

Die Stellungnahme des ALD vom 17.06.2024 ist unter dem Link <https://www.lobbyregister.bundestag.de/media/ed/21/296225/Stellungnahme-Gutachten-SG2406180073.pdf> im Lobbyregister des Bundestags gespeichert und einsehbar.

2.2. Novellierung des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmschG)

Auf seiner Sitzung am 26. April 2024 hat inzwischen der Bundesrat dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung zugestimmt:

https://www.bundesrat.de/SharedDocs/TO/1043/erl/25.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Der Entwurf wurde anschließend am 06.06.2024 im Bundestag an den Verkehrsausschuss überwiesen (siehe Protokoll der Plenarsitzung <https://dserver.bundestag.de/btp/20/20172.pdf#P.22219>).

2.3. „Lärmblitzer“ – Wie geht es weiter nach dem Pilotbetrieb am Kurfürstendamm?

Im Rahmen der Vorbereitung des Lärmaktionsplans der 4. Stufe in Berlin war der Pilotbetrieb des so genannten Lärmblitzers ein innovatives Konzept zur Bekämpfung des verhaltensbezogenen Straßenverkehrslärms (siehe dazu den Bericht im ALD-Newsletter 2/2023 – Abschnitt 2.4. „Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 (LAP4)“).

In einer Antwort auf eine schriftliche Anfrage der SPD hat sich die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Ende April zum aktuellen Projektstand geäußert (siehe Drucksache 19/18788 des Berliner Abgeordnetenhauses vom 25.04.2024 – <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-18788.pdf>):

- Die Daten des Pilotbetriebs werden zurzeit von der TU Berlin analysiert.
- Es fand im Dezember 2023 ein Austausch mit Vertretern der Stadt Barcelona statt. Ein Dialog mit der Stadt Genf wird angestrebt.
- *„Die Möglichkeit zur Einführung eines maximalen Lärmpegels, der im Fahrbetrieb nicht überschritten werden darf ... wird derzeit mit verschiedenen Akteuren erörtert.“*

2.4. Webinar der Lärmliga der Schweiz über die „Lärmblitzer“

Am 30.05.2024 hat die Schweizer Lärmliga ein einstündiges Webinar zum Thema „Lärmblitzer“ durchgeführt, ein Instrument, das auch in anderen europäischen Städten aktuell angewandt oder erprobt wird (siehe den Beitrag 2.3 zu dem Berliner Versuch).

Gabriela Suter, Nationalrätin und Präsidentin Lärmliga Schweiz, führte in das Webinar ein und moderierte es.

Drei Expert:innen trugen zum Thema vor

- Sophie Hoehn, Sektionschefin Straßenlärm, Bundesamt für Umwelt BAFU
„Lärmradar – Zwischenergebnisse“ eines Pilotprojekts in Genf mit dem Hyde-System¹.
- Jean-Marc Wunderli, Abteilungsleiter Akustik/Lärminderung, Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt EMPA
„Gesundheitliche Auswirkungen von übermässig lauten Einzelfahrzeugen“
- Michael Schibler, Dienstchef Verkehr und Umwelt, Kantonspolizei Aargau
„Webinar Lärmmessgeräte – Sicht der Polizei“

Es stand ausreichend Zeit für Nachfragen zur Verfügung.

Das Webinar ist in einem Video auf YouTube dokumentiert worden (siehe <https://www.youtube.com/watch?v=-krXaie4988>). Die Vorträge stehen unter den Links zur Verfügung:

- Präsentation Sophie Hoehn (BAFU):
https://drive.google.com/file/d/1jCqPA_qVCDie8kFGVThv5b2N8vRK2I9O/view
- Präsentation Jean-Marc Wunderli (Empa):
https://drive.google.com/file/d/1swstkrW76knmV29TT-u4qGAWH_kFQfX6/view
- Präsentation Michael Schibler (Kapo AG):
https://drive.google.com/file/d/18ktLnCmv9obXc0MmQIKavyUO4yvL2-q_/view

Die Präsentation von J.M. Wunderli beruhte im Wesentlichen auf dem Bericht der Empa „Herleitung eines Schwellenwerts für übermässig laute Fahrzeuge“ vom 28. Februar 2022 (siehe https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/laerm/externe-studien-berichte/herleitung-eines-schwellenwerts-fuer-uebermaessig-laute-fahrzeuge.pdf.download.pdf/Schwellenwert_laute_Fahrzeuge_EMPA_2022.pdf).

Die zentralen Aussagen des Berichts sind:

„Aus der Literaturstudie ... lässt sich kein quantitativer Vorschlag für einen Schwellenwert für laute Fahrzeuge ableiten. Die wissenschaftlichen Studien zeigen aber großmehrheitlich, dass laute Einzelereignisse eine entscheidende Rolle bei der Störung des Schlafes spielen und dass laute Vorbei-

¹ siehe Hyde-Einsatz in Berlin 2023 (Bericht im ALD-Newsletter 2/2023 – Abschnitt 2.4. „Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 (LAP4)“)

fahrten einen bedeutenden Anstieg von Belästigungsreaktionen nach sich ziehen, welcher vermutlich höher ausfällt als dies aufgrund der Erhöhung des Mittelungspegels zu erwarten wäre. Verschiedene Studien fanden Hinweise, dass Motorräder als besonders lästig eingestuft werden. Diese erhöhten Lästigkeitsurteile sind vermutlich auf die dominanten Antriebsgeräusche zurückzuführen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Resultate auf stark motorisierte Personenwagen übertragbar sind. Die Erkenntnisse aus der Literatur unterstützen somit die Einführung eines Schwellenwertes für laute Fahrzeuge und lassen vermuten, dass sich dadurch eine überenergetische Reduktion der negativen Auswirkungen des Lärms erzielen lässt.

Die Literaturstudie lässt keine quantitativen Aussagen zu. Entsprechend kann nicht beurteilt werden, ob beim Schwellenwert für die Tages- und Nachtzeit unterschiedlich ausfahren sollte. Da die Nachtzeit bzw. der Schlaf grundsätzlich als lärmsensitiver gilt, könnte ein strengerer Schwellenwert in der Nacht aber angezeigt sein. Es bestehen hier bedeutende Wissenslücken und es wird empfohlen, zusätzliche Abklärungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen lauter Einzelfahrzeuge vorzunehmen.

Da sich die Höhe eines Schwellenwerts nicht aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse zur Lärmwirkung beziffern lässt, bietet sich alternativ an, einen entsprechenden Schwellenwert auf Grund der Eigenschaften der Quelle herzuleiten. Gemäß USG [Schweizer Umweltschutzgesetz] Artikel 11 sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist

Wir schlagen deshalb einen einheitlichen Schwellenwert für Personenwagen und Motorräder vor

Schwellenwert für Personenwagen und Motorräder: $L_{AFmax} = 82 \text{ dB(A)}$

Dieser Schwellenwert gilt für Vorbeifahrten im realen Verkehr, gemessen in 7,5 m Abstand zur Fahrbahnmitte in 1,2 m Höhe. Er berücksichtigt für Stadtverkehr repräsentatives Beschleunigen und gilt für signalisierte Geschwindigkeiten bis 50 km/h.“

Das Pilotprojekt in Genf zeigt, dass das „Lärmradargerät“ geeignet ist, besonders laute Fahrzeuge kostengünstig zu identifizieren. Die direkte Ableitung von Sanktionen ist nach dem aktuellen Recht der Schweiz allerdings – wie auch in Deutschland – nicht möglich.

Eine weitergehende Vernetzung der Aktivitäten scheint geboten zu sein (siehe auch oben 2.3).

2.5. Lärmaktionsplan Baden-Württemberg 2024

Vor dem Hintergrund des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission gegen Deutschland wegen unzureichender Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (siehe auch 2.6. ALD-Newsletter 1/2024) steht auch Baden-Württemberg in Anbetracht der dort mehr als 750 gesetzlich zuständigen Gemeinden vor der Herausforderung, eine flächendeckende Lärmaktionsplanung vorzulegen. Dabei hat sich die kommunale Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg zu einer wichtigen Säule beim Schutz vor Straßenverkehrslärm entwickelt. Weit mehr als 1.000 umgesetzte Maßnahmen sorgen dafür, dass bereits deutlich über 100.000 Menschen in Baden-Württemberg von gesundheitskritischem nächtlichen Verkehrslärm ($L_{NIGHT} \geq 55 \text{ dB(A)}$) entlastet wurden.

Am 2. Juli 2024 tritt als zweite Säule der Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg ein landesweiter Lärmaktionsplan neben die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden. Einerseits soll damit an den Erfolgen der kommunalen Lärmaktionsplanung festgehalten werden, andererseits sorgt das Land gemeinsam mit den Lärmaktionsplänen der großen Ballungsraumstädte für eine flächendeckende Lärmaktionsplanung Baden-Württembergs im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Der Lärmaktionsplan Baden-Württemberg beschreibt die laufenden und geplanten Lärminderungsmaßnahmen, die auf Ebene des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg ergriffen werden und damit kein Teil kommunaler Lärmaktionsplanung sein können. Dazu zählt beispielsweise:

- Die Förderung kommunaler Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und zur Verkehrsberuhigung sowie die Hilfe bei der Gestaltung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten. Mehr als 56 Millionen Euro beträgt das veranschlagte Fördervolumen für diese Maßnahmen.
- Ein bauliches Lärmsanierungsprogramm, mit dem Lärmschwerpunkte durch leisere Fahrbahnbeläge, Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster entschärft werden. Für über 750 Maßnahmen in den Jahren 2013 bis 2023 wurden dafür 85 Millionen Euro ausgegeben.
- Durch den Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 8. Februar 2023 wurde die Eingriffsschwelle für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen auf 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts abgesenkt und durch den Wegfall des Zustimmungsvorbehalts der Regierungspräsidien als höherer Straßenverkehrsbehörde bei innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen das Verfahren vereinfacht. Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes ist damit nun einfacher und schneller möglich.

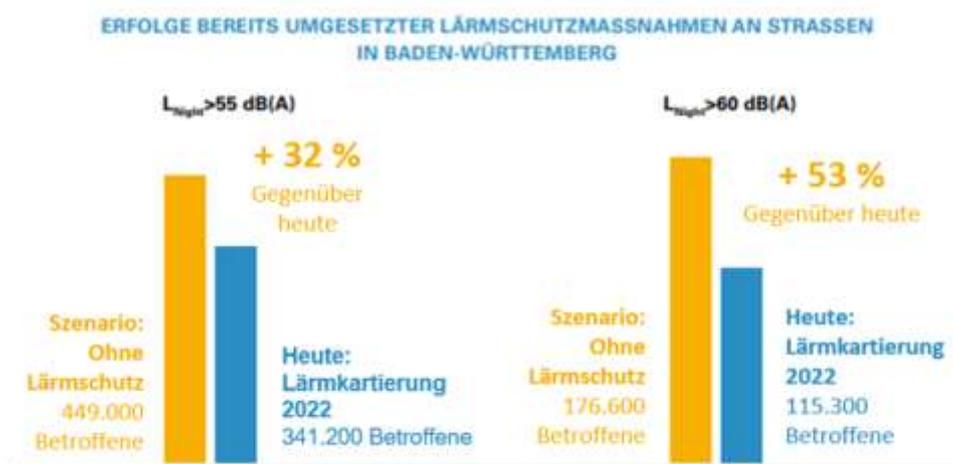


Abbildung 2.1: Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen mit und ohne die bereits durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume. Basis: Lärmkartierung 2022 (<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>), Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

Erklärtes Ziel der Lärmschutzstrategie Baden-Württembergs ist, dass künftig niemand mehr möglichen negativen gesundheitlichen Auswirkungen durch Verkehrslärm ausgesetzt sein wird. Dafür fordert das Land den Bund und die EU-Ebene insbesondere dazu auf, für bessere rechtliche Rahmenbedingungen beim Schutz vor Verkehrslärm zu sorgen, die sich stärker am Gesundheitsschutz lärm betroffener Menschen orientieren.

Der Lärmaktionsplan kann seit seiner Veröffentlichung am 2. Juli 2024 auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg eingesehen werden (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/laermkarten-und-aktionsplaene/laermaktionsplan-baden-wuerttemberg-2024>).

2.6. UBA-Forum mobil & nachhaltig 2024 – Umweltschonender Güterverkehr

Am 12. und 13.06.2024 hat das UBA in Berlin in der Reihe seiner Umweltforen die Veranstaltung zum „Umweltschonenden Güterverkehr“ durchgeführt. Knapp 230 Personen hatten sich zu dieser Präsenzveranstaltung angemeldet, die im Umweltforum in der Auferstehungskirche und der Neuen Mälzerei (siehe Abbildung 2.2) stattgefunden hat. Die Tagung war die Abschlussveranstaltung zum UBA-Projekt „Umweltschonender Güterverkehr“, das Ende 2022 begonnen und u.a. durch Online-Kolloquien und Fachgespräche mit vorbereitet wurde.



Abb. 2.2: UBA-Forum mobil & nachhaltig 2024 – „Umweltschonender Güterverkehr“ im Umweltforum in der Auferstehungskirche, Berlin

Zur Tagung ist auch die UBA-Broschüre „*Schwere Lasten. Große Aufgabe. Ein Ziel.*“ sowohl online als auch als gedruckte Version sowie ein Datenband zum Projekt erschienen.

Alle Informationen zur Veranstaltung, den Kolloquien und den Publikationen sind unter dem Link <https://www.umweltbundesamt.de/themen/gueterverkehr-der-zukunft-klimaneutral> zu finden.

Die Präsentationen der Tagung werden in Kürze ebenfalls online gestellt.

Ziel des Projekts ist zum einen die Entwicklung einer Vision für einen nachhaltigen Güterverkehr. Er soll in der Regel bis 2045 „*klimaneutral, resilient, emissionsarm, bezahlbar, generationengerecht*“ sein, wobei unter emissionsarm auch „*lärmarm*“ subsumiert ist. Zum anderen sollen Instrumente und Maßnahmen entwickelt werden, um das Ziel zu erreichen. Insgesamt hat das UBA 72 Instrumente und Maßnahmen für drei Raumbezüge entwickelt (zusammenfassende Darstellung auf S. 32 der Broschüre):

- Internationaler Verkehr auf See und in der Luft
- Nationaler Verkehr auf Straße, Schiene und Wasserstraße
- Urbane Logistik

Als negative Umweltfolgen des Güterverkehrs werden vor allem betrachtet

- Treibhausgasemissionen
- Luftschadstoffe
- Lärmbelastung
- Flächenverbrauch

Die klassische Rangfolge der Instrumente und Maßnahmen in der Broschüre ist

- Verkehrsvermeidung
vor
- Verkehrsverlagerung von der Luftfracht und der Straße auf die Schiene sowie die See- und Binnenschifffahrt
vor
- Minderung der Emissionen durch technische, betriebliche und planerische Maßnahmen.

Allerdings wurde auf der Tagung die Verkehrsvermeidung wenig thematisiert und auch in der Broschüre eher allgemein behandelt.

In den Workshops der Tagung wurden die raum- und folgenbezogenen Aspekte eines nachhaltigen Güterverkehrs betrachtet, so z.B. in dem Workshop „*Umweltschonender Güterverkehr bedeutet lärmarm*“.

Auf der Tagung und in der Broschüre ist der Klimaschutz deutlich hervorgehoben. Im Folgenden soll aber – einem ALD-Newsletter entsprechend – auf den Schutz vor Lärm des Güterverkehrs eingegangen werden.

Schutzniveau „lärmarm“

Die Vision für den Schutz vor Lärm des Güterverkehrs ist gekennzeichnet durch die qualitativen Begriffe „lärmarm“ oder „geringe Lärmbelastung“, durch Quantifizierung dieser Begriffe in Form von Zielwerten für die Mittelungspegel und durch die jeweiligen Zeithorizonte.

Eine verkehrsartenübergreifende Definition des Zieles „lärmarm“ wird in der Broschüre nicht gegeben. Sie lässt sich aber indirekt über die Zielwerte für die Geräuschimmissionen gewinnen:

- So wird für den nicht vermeidbaren Nachtflugbetrieb die „*Einhaltung des Zielwertes der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von 40 dB(A) nachts*“ gefordert. (Broschüre S. 46).
- Für den städtischen Güterverkehr wird angestrebt, dass die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Wohn- und Sondergebiete (59/49 dB(A) tags/nachts) auch für das Bestandsnetz bis 2030 eingehalten werden; bis 2050 sollen die Orientierungswerte der DIN 18005-1; Schallschutz im Städtebau eingehalten werden (für Wohngebiete 55/45 dB(A) tags/nachts). (Broschüre S. 74).²
- „*Unsere Vision für 2045: ... Das deutsche Schienennetz ist weitgehend elektrifiziert und der Schienengüterverkehr wird auf allen Strecken vollständig treibhausgasneutral abgewickelt. Schon deutlich vor 2045 ist er lärmarm und trägt so zu Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung bei.*“ (Broschüre S. 28)³
- Zudem spricht sich das UBA für die Übernahme der Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge (bei Neubau und wesentlicher Änderung von landgebundenen Verkehrsstrassen) für die Lärmsanierung an Bestandsstrecken aus. (Broschüre S. 61)

Instrumente und Maßnahmen

Verkehrsübergreifende Instrumente wie die Internalisierung externer Kosten sind auch für den Schutz vor Lärm einzusetzen.

Konkrete Instrumente und Maßnahmen zur Minderung der Geräuschbelastungen durch den Güterverkehr finden sich in der Broschüre allerdings nur an wenigen Stellen, z.B.:

- „*Verbot eines regulären Flugbetriebs von 22 bis 6 Uhr auf stadtnahen Flughäfen zum Lärmschutz bis 2050*“ (Broschüre S. 47).
„*Nicht vermeidbarer Nachtflugbetrieb könnte – unter Einhaltung des Zielwertes der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von 40 dB(A) nachts – an einem oder an wenigen Flughäfen in Deutschland in möglichst dünnbesiedelten Gebieten gebündelt werden.*“ (Broschüre S. 46)
- „*Speziell Güterbahnen müssen ihre Geräuschemissionen weiter reduzieren, damit die notwendige Verlagerung von mehr Gütern auf die Bahn Akzeptanz in der Bevölkerung findet. Um Lärm durch Güterzüge in Grenzen zu halten, sind mehrere Ansätze notwendig: der Lärmschutz an der Quelle, z.B. durch die verbindliche Einführung lärmindernder Drehgestelle, die eine erhebliche Minderung des Kurvengeräusches bewirken; außerdem Lärmschutzmaßnahmen entlang von Bestandsstrecken, nicht zuletzt eine Planung, die bei neuen Strecken Lärmschutz frühzeitig berücksichtigt.*“ (Broschüre S. 59)

² Vgl. den Zielwert von 50/40 dB(A) in der UBA-Broschüre „*Die Stadt für Morgen*“ von 2017 für Großstädte und den Zielhorizont 2030 (Broschüre S. 18). https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf

³ Vgl. den Zeithorizont des Deutschen Bahn für die Lärmsanierung an den Schienenwegen: (<https://gruen.deutschebahn.com/de/strategie/strategie-laermschutz>). vorgeschlagen: „*Bis 2030 werden wir mehr als 800.000 Anwohner von Schienenverkehrslärm entlasten. Das sind mehr als die Hälfte aller Anwohner, die derzeit an belasteten Strecken wohnen. Bis zum Jahr 2050 werden wir dann für alle betroffenen Anwohner den Lärm durch die Schiene gemindert haben.*“ Gemeint ist die Einhaltung der Auslösewerte für die Lärmsanierung, für Wohngebiete in der Nacht von 57 dB(A).

Workshop „Umweltschonender Güterverkehr bedeutet lärmarm“

Auf diesem Workshop der Tagung wurden die Lärmprobleme des Güterverkehrs und ihre Lösungen sehr viel konkreter – allerdings mit dem Schwerpunkt Schienengüterverkehr – diskutiert. Es gab im Workshop Impulsvorträge von:

- Dr. René Weinandy, UBA
- Prof. Dr. Kay Mitusch, IGES Mobility/KIT
- Prof. Dr. Markus Hecht, TU Berlin

Die beiden letzten Vorträge beschäftigten sich vorwiegend mit dem Lärm des Schienengüterverkehrs und präsentierten die Maßnahmen und Instrumente zu seiner Minderung. Beide Vortragenden sind Mitglieder des Forschungsteams, das aktuell das Projekt des UBA „*Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr bis 2030*“ bearbeitet, dessen Ergebnisse am 17.09.2024, 10 bis 16 Uhr, im Deutschen Technikmuseum Berlin öffentlich vorgestellt werden (Anmeldungen unter Abschlussveranstaltung.Schieneverkehrslaerm@iges.com). Nach wie vor relevant sind auch die umfassenden Vorschläge, die im UBA-Vorhaben „*Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms*“ von 2017 unter Beteiligung von Herrn Hecht und Herrn Mitusch erarbeitet worden sind (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strategien-zur-effektiven-minderung-des>).

Fazit

Das UBA hat eine ambitionierte, umfassende und verkehrsmittelübergreifende Vision für einen umweltfreundlichen internationalen, nationalen und lokalen Güterverkehr entwickelt. Dazu gehört auch die Lösung der Lärmprobleme, auch wenn entsprechend der besonderen Dringlichkeit des Klimaschutzes dieser ein thematisch hervorgehobenes Gewicht hat. Zur Konkretisierung der Strategien für den Schutz gegen Güterverkehrslärm sei auf die schon publizierten und demnächst erscheinenden Forschungsberichte des UBA verwiesen.

2.7. Lärmrelevante Beschlüsse und Dokumente der Verkehrsministerkonferenz VMK am 17. und 18.04.2024

Die Beschlüsse der VMK sind zu finden unter

https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

TOP 6.3 der VMK behandelte den Schutz der Anwohner vor Umleitungs- und Ausweichverkehren der Bundesautobahnen BAB. Nach Auffassung der VMK reicht das bestehende Instrumentarium nicht, um die Anwohner von Ausweichstrecken vor übermäßigem Verkehr und den damit verbundenen Verkehrslärmbelastungen zu schützen. Die VMK bittet deshalb das Bundesverkehrsministerium BMDV, hier für Abhilfe zu sorgen.

TOP 6.5 Motorradlärm behandelte ein Dauerthema der VMK. Dazu lag ein Bericht des BMDV vor, siehe https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-bericht-bmdv-6-5.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

Das BMDV führt aus:

„Wesentlicher Ansatzpunkt für die Senkung der Realgeräuschemissionen dieser Fahrzeuge sind die Genehmigungsvorschriften. Das BMDV setzt sich seit Jahren mit Erfolg bei der EU und UNECE für Grenzwertsenkungen in Kombination mit flankierenden Maßnahmen zur Senkung der realen Geräuschemissionen von Motorrädern ein. Seit Anfang 2024 werden alle realen Fahrsituationen zwischen 10 und 100 km/h im Rahmen der Typgenehmigung eines Motorrads im Rahmen der „Zusätzlichen Geräuschbestimmungen unter Realfahrbedingungen“ überprüfbar [nach den so genannten ASEP – Additional Sound Emission Provisions], wodurch die oftmals gezielte leise Abstimmung von Klappenschalldämpferanlagen auf einzelne Fahrsituationen nicht mehr möglich ist“.

„Zudem können die Straßenverkehrsbehörden der Länder zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO). Das gleiche Recht haben sie

auch zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Absatz 1b Satz 1 Nr. 5 StVO). Auch existieren ausreichend strenge Ahndungsmöglichkeiten von unzulässig veränderten zu lauten Motorrädern (Ifd. Nr. 214b.2 und 189b.2 BKat) und unveränderten, zu laut betriebenen Motorrädern (Ifd. Nr. 117 und 118 BKat). **Mit dem heute verfügbaren Instrumentarium steht daher bereits ein weitgehend ganzheitlicher Ansatz zur Bekämpfung unangemessenen Motorradlärms zur Verfügung.**

Es obliegt den Ländern, für verstärkte, gezielte Verkehrskontrollen und die konsequente Ahndung von Lärm- und Geschwindigkeitsverstößen zu sorgen [!].

Die Beschlüsse des Bundesrates vom 15.05.2020 schaffen aus Sicht des Bundes **nicht den notwendigen Interessenausgleich zwischen Anwohnern und Erholungssuchenden einerseits sowie Motorradfahrern andererseits.**

Zu den Beschlüssen des Bundesrates vom 15.05.2020, siehe den ALD-Newsletter 2/2020:

„Abschnitt 2.2. „EntschlieÙung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“

Der Bundesrat hat auf seiner 989. Sitzung am 15. Mai 2020 die „EntschlieÙung ... zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“ beschlossen (Bundesratsdrucksache 125/20 (Beschluss), <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=125-20%28B%29>)“

Die EntschlieÙung wendet sich an die Bundesregierung, sie formuliert die folgenden Bitten und Forderungen, u.a. die **Einführung einer Begrenzung der Geräuschemissionen auf maximal 80 dB(A)** für neue Motorräder bei allen Betriebszuständen (für eine derartige Regelung ist die EU zuständig).

„Die aus Sicht des ALD wichtigste Forderung mit dem höchsten Minderungspotenzial – die Begrenzung der Geräuschemissionen in allen Betriebszuständen – entspricht der Forderung einiger Umweltverbände (BUND, VCD, DUH, ALD) aus dem Jahr 2019, einen absoluten Grenzwert für die Geräuschemissionen über alle Betriebszustände vorzuschreiben (siehe den ALD-Newsletter 4/2019 Abschnitt 1.1 zur ALD-Veranstaltung zum Motorradlärm am 21.10.2019 in Stuttgart). Der BUND hatte diese Forderung bereits mit einem Grenzwert von 80 dB(A) konkretisiert.“

Zu **TOP 72 Evaluation des Fluglärmggesetzes** lag ebenfalls ein Bericht des BMDV vor:

https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-bericht-bmdv-7-2.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Es wird im Wesentlichen darauf verwiesen, dass „der Bund ... in der 103. UMK (Herbst 2024) über den Stand der Beratungen zur Evaluierung des Fluglärmggesetzes zu berichten“ hat. Diese Beratung „soll zuvor durch eine Behandlung in der Verkehrsminister- (VMK) und in der Gesundheitsministerkonferenz (GMK) Unterstützung erfahren.“

2.8. Forschungsergebnisse des UBA zum Freizeitlärm

Im April 2024 hat das UBA zwei Publikationen zum Freizeitlärm online gestellt, den ausführlichen Forschungsbericht zum Forschungsvorhaben „*Beurteilung und Minderung der Lärmauswirkungen durch Freizeitlärm in Städten*“ und einen Handlungsleitfaden zum praktischen Umgang mit Freizeitlärm.

Der Link zum Forschungsbericht lautet <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/beurteilung-minderung-der-laermauswirkungen-durch>. Hier wird das Konzept des Forschungsvorhabens dargestellt:

„Im Forschungsvorhaben „*Beurteilung und Minderung der Lärmauswirkungen durch Freizeitlärm in Städten*“ wurde die Situation verschiedener Freizeitaktivitäten bzw. -anlagen an 15 Untersuchungsstandorten beispielhaft beleuchtet. Hierzu wurde die von den Freizeitveranstaltungen bzw. -anlagen ausgehende **Lärmbelastung** auf Basis eines Berechnungsmodells ermittelt. Parallel erfolgte eine

Anwohnendenbefragung zur Belästigung durch Freizeitlärm, der Bedeutung der jeweiligen Freizeitaktivität und anderen störenden Aspekten der Freizeitveranstaltung bzw. -anlage. Eine **Akteur*innenbefragung** bei den zuständigen Behörden und / oder Veranstalter*innen zu stadtplanerischen Aspekten bei der Durchführung und Genehmigung der Veranstaltungen rundete das Bild ab. Flankiert wurde diese Untersuchung von einer **Bewertung des rechtlichen Rahmens** zur Beurteilung von Freizeitlärm und einer Literaturrecherche zur gesellschaftlichen, touristischen und sozialen Bedeutung von Freizeitveranstaltungen. Die Erkenntnisse aus rechtlicher Bewertung, Immissions-situation und Befragungen bildete schließlich die Grundlage **Konfliktvermeidungsstrategien** und **Handlungsoptionen** aufzeigen.“

Bei der Bewertung des rechtlichen Rahmens wird auf die unterschiedliche Vollzugspraxis der wichtigsten Regelwerke und Leitfäden (TA Lärm, Sportanlagenlärmschutzverordnung, LAI-Freizeitlärm-Richtlinie vom 06.03.2015, spezifische Regelungen der Bundesländer) in den Bundesländern und den Kommunen hingewiesen. Zudem werden die Regelungen zum Freizeitlärm im europäischen Ausland untersucht. Das Fazit des Berichts lautet:

„Der rechtliche Rahmen ist also **sehr divers** und hinzutreten viele länderspezifische Regelungen. Der Blick ins europäische Ausland ermittelt ein vergleichbar diverses Bild. Teilweise ist die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie genutzt worden [zu sein], um auch den Freizeitlärm zu regulieren. Nationale Richtlinien sind häufig in lokalen Regeln aufgenommen und mit Ausnahmen für Veranstaltungen, denen eine hohe soziale Bedeutung zugemessen werden, angepasst worden. Dies ist vergleichbar mit der deutschen Herangehensweise“ (Forschungsbericht, S. 226).

Im Bericht werden keine Vorschläge zur Fortentwicklung der rechtlichen Regelungen gemacht.

Der Handlungsleitfaden ist unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/beurteilung-min-derung-der-laermauswirkungen-durch-0> zu finden.

Freizeitaktivitäten sind sehr vielfältig. Das UBA hat deshalb einige typische Aktivitäten untersuchen lassen:

- Weihnachtsmarkt
- Stadtfeste
- Freilichtbühnen
- Skateparks
- Abenteuerspielplätze
- Sonderflächen (Boxhagener Platz in Berlin, Elbstrand in Hamburg, Neckarufer und ALTER – eine zwischengenutzte Freizeitfläche nördlich des Neckarufers - in Mannheim)

Es zeigte sich, dass die kritischen Zeiträume vor allem das Wochenende (beginnend mit Freitagabend) und die Nacht sind. Der motorisierte Verkehr der Teilnehmenden an den Aktivitäten ist besonders in Innenstädten eine zusätzliche Quelle von Störungen.

Die Rangfolge der Minderungsmaßnahmen ist:

- Organisatorische Maßnahmen und Maßnahmen an der Quelle (Einschränkung von Nutzungszeiten und Veranstaltungszeiträumen, Beachtung der Abstrahlung von Lautsprecheranlagen usw.)
- Maßnahmen auf dem Übertragungsweg (wie Abschirmungen)
- Maßnahmen bei den Betroffenen

Wichtig als allgemeine Strategie zur Konfliktvermeidung ist die Einbindung der Anwohnenden, denn: „Eine wesentliche Schlussfolgerung aus den Ergebnissen der Studie ist es, Anwohnende einzubinden, um die Lärmbelästigung zu verringern. Seit langem weiß die Lärmwirkungsforschung, dass die Stresswirkung von Lärm vermindert werden kann, wenn betroffene Menschen über ein anstehendes Ereignis, bei dem Lärm entstehen kann, rechtzeitig informiert werden. Fühlen sich Anwohnende bei der Planung fair behandelt und ernst genommen und haben sie Vertrauen in das Bemühen vom Betreibenden oder der Kommunalverwaltung um Lärminderung, dann sind sie oftmals weniger durch den Lärm belästigt.“ (Handlungsanleitung, S. 10)

2.9. UBA-Projekt Urbane Umweltschutzziele

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) hat im Auftrag des Umweltbundesamt Umweltschutzziele für einen umfassenden urbanen Umweltschutz entwickelt. Der Abschlussbericht zum Projekt „*Urbane Umweltschutzziele: Handlungsfelder, Zielgrößen und Maßnahmenvorschläge für einen umfassenden urbanen Umweltschutz*“ wurde als UBA-Texte 60/2024 im April 2024 publiziert (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/urbane-umweltschutzziele-handlungsfelder-zielgroessen>).

Methodisch beruht der Bericht auf einer breiten Diskussion mit Expertinnen und Experten, an denen in den Fragen des Immissionsschutzes auch der ALD beteiligt war.

Das Difu hat 7 konkrete Zielgrößen vorgeschlagen: (S. 18/19)

„Die vorgeschlagenen Zielgrößen lauten:

- *Bis zum Jahr 2040 wohnen 100 % der Einwohner*innen in Städten in einer fußläufigen Entfernung von maximal 500 m (ca. 300 m Luftlinie) zu öffentlichen und klimawirksamen Grünflächen (Gesamtumfang ≥ 1 Hektar) (Grünerreichbarkeit).*
- *Reduktion des Abfallaufkommens (Haus- und Sperrmüll) auf 150 kg/Einwohner*in bis zum Jahr 2030.*
- *Erhöhung der Siedlungsdichte (i.S. Erhöhungsgebot) bzw. keine Abnahme der Siedlungsdichte (i.S. Verschlechterungsverbot).*
- *Reduktion des Motorisierungsgrades auf 150 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen in Städten mit mehr als 100.000 Einwohner*innen bis zum Jahr 2035.*
- *Klimaneutrale Energieversorgung (Erzeugung von Wärme, Strom) und Nutzung von Gebäuden (Tonnen CO₂ pro Jahr) bis zum Jahr 2050.*
- *Fläche der Überwärmungsgebiete (Summe der Bereiche mäßiger Überwärmung (3–4 Grad), Bereiche hoher Überwärmung (4–5 Grad) und Bereich sehr hoher Überwärmung (> 5 Grad)) im städtischen Gebiet muss mindestens konstant bleiben zum Mittelwert der Jahre 2010–2015.*
- *Verringerung der Anzahl der durch Straßenverkehrslärm mit $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) betroffenen Menschen um 30 % bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2020.“*

Die Belastungszahlen liegen im 5-Jahres-Rhythmus mit der Lärmkartierung gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie vor, insofern ist die genannte Zielgröße nach Auffassung des Difu gut zu überprüfen.

Das Ziel des Schutzes gegen Straßenverkehrslärm entspricht in etwa dem „Null-Schadstoff-Ziel“ der EU (KOM 2021)⁴. Verringerung der Zahl der Menschen, die unter einer chronischen Belastung durch Verkehrslärm leiden, um 30 % bis zum Jahr 2030 (Referenzjahr 2017).

Methodische Probleme ergeben sich allerdings nach Auffassung des ALD durch die veränderte Berechnungsmethode, die – wie in den letzten ALD-Newslettern beschrieben – zu deutlich gestiegenen Belastungszahlen beim Straßenverkehrslärm in der 4. Runde der Lärmkartierung 2022 geführt haben. Zahlen zum Referenzjahr 2020 müssten interpoliert werden, was wegen der geänderten Methodik problematisch wird.

Die angestrebte Reduktion des Motorisierungsgrades entspricht quantitativ dem, was das UBA für die „Stadt für Morgen“ 2017 entwickelt hatte (allerdings vorwiegend für Großstädte und dem Zielhorizont 2030).

2.10. UBA-Umweltmonitor 2024

Unter dem folgenden Link ist der UBA-Umweltmonitor 2024 erschienen:

<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/daten-zur-umwelt-umweltmonitor-2024.pdf>

Die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden im Kapitel „09 Verkehr“ durch den Indikator „Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm“ beschrieben (S. 86).

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_2345

Der Stand der Umweltbeeinträchtigungen wird durch die ausgewählten Indikatoren mit den erweiterten Ampel-Farben Grün/Gelb/Orange/Rot bewertet. Die Minderung des Verkehrslärms erhält die Farbe Orange, die anzeigt, dass der Indikator aktuell deutlich vom erfolgreichen Kurs abweicht: *„Die Europäische Kommission hat im Jahr 2021 das „Null-Schadstoff-Ziel“ verabschiedet (KOM 2021)⁵. In diesem ist festgeschrieben, dass bis zum Jahr 2030 die Zahl der Menschen, die unter einer chronischen Belastung durch Verkehrslärm leiden, um 30 % verringert werden soll. Im Vergleich zu 2017 hat sich die Situation nur marginal verbessert. Das Null-Schadstoff-Ziel der Europäischen Kommission wird daher sehr wahrscheinlich verfehlt.“ (S. 87)*

Problematisch ist im Monitor allerdings, dass die Gesamtbilanz für den Verkehr herangezogen wird. Wie in den ALD-Newslettern 4/2023 und 1/2024 („2.8. Das Umweltbundesamt aktualisiert die Zahlen zu den Geräuschbelastungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie im Jahr 2022“) verdeutlicht wurde, ist beim Schienenverkehr ein Rückgang zu verzeichnen ist, während beim Straßenverkehr sogar ein – vorwiegend methodisch bedingter – Anstieg zu verzeichnen ist. Für die Ableitung von Strategien wäre deshalb ein differenziertes Urteil zum Stand der Lärmbekämpfung im Verkehr sinnvoll.

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_2345

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. BUA-Seminar: Geplante Änderungen der TA Lärm – „Experimentierklausel“ und Gutachten im Genehmigungsverfahren – Anforderungen und Kompetenz am 18.09.2024 in Stuttgart

Der Bundesverband der Messstellen für Umwelt- und Arbeitsschutz e.V. (<https://www.bua-verband.de>) lädt akkreditierte Messstellen aus dem Bereich Geräusche und Erschütterungen, Behörden, Juristen, Kommunen, Anlagenbetreiber und alle, die mit Genehmigungsplanungen und dem Thema Geräusche in der Bauleitplanung befasst sind, zu diesem Seminar ein.

Die vorgesehene Veranstaltung wird als hybride Veranstaltung (Teilnahme in Stuttgart bei der DEKRA oder über Webübertragung) durchgeführt.

Themenblock: Geplante Änderungen der TA Lärm – Experimentierklausel und bekannte Lösungen:

Es sind folgende Vorträge geplant:

- TA Lärm – Experimentierklausel neue Vorgaben durch Ordnungsgeber – aktueller Stand (Herr Wessolowski, Vorsitzender des Ausschusses Physikalische Einwirkungen in der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz – LAI)
- TA Lärm – Experimentierklausel – Rechtliche Bewertung (Herr Prof. Dr. Olaf Reidt, Kanzlei Redeker/Sellner/Dahs)
- TA Lärm – Technische und rechtliche Umsetzungen, Heranrückende Wohnbebauung – Bekannte Lösungen des Lärmkonfliktes (Herr Thomas Pehl, Geschäftsführer BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH)

Themenblock: Gutachten im Genehmigungsverfahren – Anforderungen und Kompetenz:

Es sind folgende Vorträge geplant:

- Anforderungen an Gutachten im Genehmigungsverfahren (Lärm und Erschütterung) aus Sicht der Behörden (BehördenvertreterIn)
- Qualitätssicherung von 29b Messstellen – Akkreditierung durch den DAkkS „Messstellen – Unparteilichkeit, Unabhängigkeit und Kompetenz“ (Herr Dr. Haiko Blumenthal – DAkkS)
- Qualitätssicherung von 29b Messstellen – Bericht durch eine akkreditierte Messstelle (Herr Dominic Hemmer, Geschäftsführer deBAKOM GmbH)

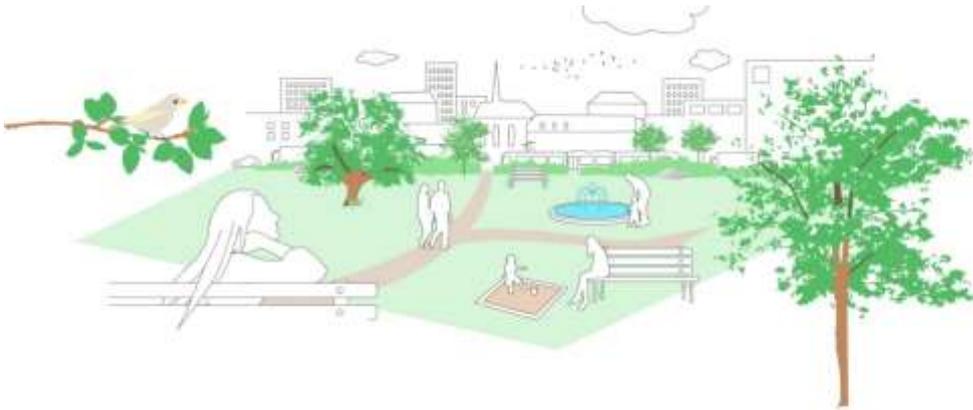
Die Veranstaltung

- beginnt am Mittwoch, dem 18. September 2024 um 9 Uhr und
- endet am Mittwoch, dem 18. September 2024 um 16 Uhr.

Weitere Informationen können Sie anfordern unter Seminare@bekon-akustik.de oder über: <https://bekon-akustik.de/workshop-bua-2024-stuttgart/>

Eine Anmeldung ist ab sofort möglich über: <https://bekon-akustik.de/seminar-anmeldung/>

3.2. klangraumarchitektur.ch – für eine bessere Aufenthaltsqualität in Außenräumen



Mit zunehmender Verdichtung werden Freiräume im Siedlungsgebiet immer wichtiger. Somit spielt für die Erholung der Bevölkerung die akustische Qualität eine wesentliche Rolle. Die neue Webseite klangraumarchitektur.ch des Cercle Bruit Schweiz (Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachstellen) bietet allen, die an der Gestaltung oder Aufwertung solcher Außenräume mitwirken, Grundlagen für eine gute Klangqualität.

Die Plattform „Klangraumarchitektur“ führt Gestalterinnen oder Gestalter von Freiräumen über die Nutzenden-Perspektive von Freiräumen ein, analysiert typische Situationen im öffentlichen Raum hinsichtlich ihrer akustischen Qualität und vermittelt praktische Hinweise zur besseren Aufenthalts- und Erholungsqualität – von der Planung bis zur Umsetzung.

Die Internetseite ist wie folgt gegliedert:

1. Klangräume erleben

Als Appetizer dient ein virtueller Soundwalk mit dem Klangkünstler Andres Bosshard: ein Stadtpaziergang am rechten Ufer des Zürichsee ausgangs der Stadt Zürich. Das Bild wird zeitweise ausgeblendet, um die Aufmerksamkeit auf den (binauralen) Ton zu lenken und das Bewusstsein für die Bedeutung des Hörens zu wecken.

2. Klangräume verstehen

Nach einer Einführung in das Hören mit einer Vertiefung „Hören – WAS / WIE / WO“ werden die 12 Kriterien (siehe Tabelle 3.1.) für eine erholsame Klangqualität erklärt. Diese beantworten Fragen wie z.B.: Wird der Ort als ruhig empfunden, deutlich ruhiger als die Umgebung? Oder: Ist eine persönliche Unterhaltung mühelos möglich, aber auch die Privatsphäre auf Distanz gegeben?

3. Klangräume planen

Guter Klang darf nicht dem Zufall überlassen werden, sondern ist bei der Planung neuer oder der Umgestaltung bestehender Parkanlagen, Grünflächen, Plätzen und Innenhöfen mitzudenken.

In diesem Abschnitt werden mögliche Zielkonflikte in der Planung von Freiräumen diskutiert, z.B.: Welche raumplanerischen Vorgaben beeinflussen die Freiraumsituation? Oder: Wie hängen die klassischen Lärmschutzbestrebungen mit der akustischen Qualität der Außenräume zusammen? Weiter soll eine Checkliste mit vier Planungsschritten helfen, die Klangwelt als Teil der Aufenthaltsqualität solcher Freiräume miteinzubeziehen.

4. Klangräume gestalten

Schließlich werden sieben Gestaltungsbereiche vorgestellt, in denen konkrete Maßnahmen zur Verbesserung von Klangräumen zu empfehlen sind: Während die Gestaltung von Gelände, Gebäuden, Fassaden, Böden oder Vegetation den Klangraum passiv prägt, können Pflanzen und vor allem Tiere, aber ebenso Wasser oder Klangkunst den Klangraum mit ihren Klängen aktiv bereichern.

5. Beispiele, kritisch gehört

Die vorgestellten Grundlagen lassen sich anhand von neun Beispiele detailliert nachvollziehen und werden in Hördemonstrationen erlebbar gemacht: drei Parks, drei Plätze und drei Innenhöfe.

Tab. 3.1: Beurteilungskriterien

	Kriterien	Merkmale positiv	Merkmale negativ
Hauptkriterien	Allgemeine Situation, Ruhe	Ruhig, tiefer Grundpegel	Laut, hoher Grundpegel
	Vorherrschende Geräusche	Natürliche Geräusche überwiegen	Technische Geräusche überwiegen
	Geräuschvielfalt – Klangvielfalt	Vielfältige positive Geräusche	Konstant, uninteressant, eintönig
	Kommunikationsfreundlichkeit	Mühevolle Verständlichkeit, Privatsphäre gegeben	Lauteres Sprechen nötig, keine Privatsphäre
	Akustische Nutzungsverträglichkeit	Nutzungen verursachen nur diskrete Geräusche	Nutzungen bewirken starke Störungen
	Schallausbreitung und Reflexionen	Hindernisse schirmen ab, keine störenden Reflexionen, Absorption mildert Halligkeit	Reflexionen verstärken Lärm, verursachen unnatürliche Echos, störende Halligkeit
	Ortung in Richtung und Distanz	Geräusche sind korrekt ortbar, Sicherheitsgefühl, ferne Quellen hörbar	Geräusche nicht korrekt ortbar, Hören auf Distanz nicht möglich
Detailkriterien	Wassergeräusche	Moduliertes Wassergeräusch, Wassergeräusch maskiert Lärm	Penetrantes Wassergeräusch dominiert und stört
	Spezielle Schallquellen	Bereicherung der Klanglandschaft	Installierte Schallquellen stören
	Sicherheit vor Störungen auf Platz	Eklatante Störungen unwahrscheinlich oder höchst selten	Eklatante Störungen sind häufig und jederzeit möglich
Bonus-K.	Klangraum nach Wahl	Klanglandschaft variiert mit Standort, unterschiedliche Klangräume	---
	Einzigartigkeit, Identifizierbarkeit	Geräuschlandschaft wiedererkennbar aufgrund positiver Soundmarks	---

Was ist ein Klangraum?

Unter Klangraum wird ein Außenraum mit all seinen Geräuschen und Klängen verstanden. Auf einen Platz dringen Geräusche von außen ein, wie bspw. Verkehrslärm. Der Klangraum wird aber auch von Geräuschen innerhalb des Raumes bestimmt – von spielenden Kindern, Vogelgezwitscher, Schrittgeräuschen usw. Alle Klänge werden ihrerseits geformt von der Umgebung, wie den Gebäuden, den Böden oder der Vegetation.



Abb. 3.1: Helvetiaplatz in Luzern (Bild: Beat Hohmann)

Der Helvetiaplatz in Luzern dient als Treffpunkt und muss unterschiedlichen Nutzungsanforderungen gerecht werden. Was das für die Klangraumgestaltung bedeutet, wird auf der Internetseite klangraumarchitektur.ch besprochen.

3.3. Illegales Parken auf Gehwegen

Verkehrslärmbekämpfung bedeutet auch immer Förderung der emissionsfreien Fortbewegungsarten wie Zufußgehen und Radfahren, z.B. durch angemessenen Anteil an der Infrastruktur und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Inanspruchnahme der Fußwege für allerlei Sondernutzungen, vor allem aber für parkende Autos, ist ein langwährendes Ärgernis und Ausdruck einer längst obsolet geglaubten Ideologie der „*autogerechten Stadt*“.

Hier hat eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts BVerwG zum Parken auf Gehwegen vom 06.06.2024 mediale Aufmerksamkeit erweckt, so in den Nachrichten des WDR „*Urteil zum Parken auf Gehwegen: Anwohner haben mehr Rechte*“ vom 06.06.2024 (siehe <https://www1.wdr.de/nachrichten/gehweg-parken-autos-abschleppen-bundesverwaltungsgericht-100.html>).

Das Urteil ist noch nicht veröffentlicht worden, aber in seinen Leitsätzen in der BVerwG Pressemitteilung Nr. 28/2024 vom 06.06.2024 dargestellt worden: <https://www.bverwg.de/pm/2024/28>

„Zu den Voraussetzungen eines Anspruchs von Anwohnern gegen die Straßenverkehrsbehörde auf Einschreiten gegen verbotswidrig auf den Gehwegen geparkte Fahrzeuge“

„Anwohner können bei einer erheblichen Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Gehwegbenutzung einen räumlich begrenzten Anspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über das Einschreiten gegen das verbotswidrige Gehwegparken haben.“

„Die Kläger begehren von der Beklagten [der Freien und Hansestadt Bremen] ein straßenverkehrsbehördliches Einschreiten gegen Fahrzeuge, die aufgesetzt auf den Gehwegen in drei Bremer Straßen geparkt werden. Die Kläger sind Eigentümer von Häusern in den betreffenden Straßen. Die drei Straßen sind Einbahnstraßen. Die Fahrbahnen sind zwischen 5,00 und 5,50 Metern breit; auf beiden Seiten verlaufen Gehwege mit einer Breite zwischen 1,75 und 2,00 Metern. Verkehrszeichen mit Regelungen zum Halten und Parken sind nicht angeordnet. Seit Jahren wird unter anderem in den drei Straßen auf beiden Seiten nahezu durchgehend verbotswidrig aufgesetzt auf den Gehwegen geparkt.“

Dazu auch der Verkehrsclub Deutschland VCD:

<https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/gehwegparken-bverwg-raeumt-betroffenen-anspruch-auf-handeln-der-kommune-ein-vcd-fordert-parkende-autos-runter-vom-buergersteig>

*„Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat heute einen **sechsjährigen Rechtsstreit** beendet und klargestellt: Kommunen müssen das illegale Gehwegparken ahnden, wenn zu wenig Platz für Fußgänger bleibt! Geklagt hatte eine Bürgerinitiative gegen die Stadt Bremen.“*

*„Die Straßenverkehrsordnung verbietet das Gehwegparken eindeutig: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern ggf. mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (§ 42 StVO, Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Dies ist nach allgemein anerkannten Regeln der Technik eine **Mindest-Gehwegbreite von 1,80 m**.“*

3.4. Vorreiter Äthiopien – Verbot der Einfuhren von Pkw mit Verbrennungsmotoren

Kfz mit elektrischem Antrieb leisten einen Beitrag zur Minderung der Geräuschemissionen im Straßenverkehr – vor allem bei Fahrzeugarten, bei denen die Antriebsgeräusche dominieren, wie bei den Lkw und besonders bei den motorisierten Zweirädern.

Während in Deutschland aktuell (Jan. bis Mai 2024) der Anteil der neu zugelassenen, rein elektrisch betriebenen Kfz (BEV) an den gesamten Zulassungszahlen im Vergleich zu 2023 sinkt (für die Kraftäder z.B. von 7,6% auf 2,6% (siehe die Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Umwelt/n_umwelt_node.html;jsessionid=865391AF59570734978570CED660EB53.live21323), sind andere Länder sehr viel weiter, z.B.

Norwegen. Aber auch in Ländern, die der westliche Blick für technischen Fortschritt eher nicht im Fokus hat, tut sich einiges, z.B. in Äthiopien.

Im Mai 2024 ist dort ein Importverbot von diesel- und benzingetriebenen Pkw in Kraft getreten. *„Der Klimaschutz ist dabei zwar nicht das primäre Ziel, denn der Regierung geht es vor allem darum, die für den Ölexport benötigten Devisen zu sparen. Aber das kommt einem Verkaufsverbot gleich, denn es gibt in Äthiopien keine lokale Autoproduktion. Die rund zwei Millionen mit fossilen Kraftstoffen angetriebenen Fahrzeuge im Land, darunter auch viele Motorräder, dürfen weiter betrieben werden, sollen aber baldmöglichst durch E-Fahrzeuge ersetzt werden.“* (Autozeitung online vom 14.06.2024, <https://www.autozeitung.de/aethiopien-verbrennerverbot-206218.html>).

Noch weiter geht die Hauptstadt Addis Abeba: *„Motorräder in der Metropole dürfen künftig nur noch elektrisch angetrieben werden. Das gilt auch für die rund 20.000 registrierten Zweiräder [des Bestands]. Ihre Besitzer werden verpflichtet, ihre Fahrzeuge mit E-Motoren umzurüsten.“* (Der Spiegel, Nr. 19/4.5.2024 „Afrikanisches E-Auto-Wunder“, S. 96).

Vielleicht könnten die europäischen und internationalen Produzenten von motorisierten Zweirädern davon lernen.

3.5. Forderungen nach Tempo 50 für Güterzüge im Rheintal

Seit langem schon plädiert die Bürgerinitiative „Pro Rheintal“ im Mittelrheintal für ein 50 km/h-Tempolimit für Güterzüge. Sie hat eine Resolution dazu weiterhin online gestellt, siehe https://pro-rheintal.de/aktuelles_mitmachen_petition.html „Resolution für ein sofortiges 50 km/h Tempolimit für Güterzüge in den Wohngebieten am Rhein!“

Das grundsätzliche Verbot von lauten Güterwagen mit Graugussbremsklötzen durch das Schienenlärmenschutzgesetz zum Fahrplanwechsel 2020/2021 hat offensichtlich keinen Einfluss auf die Bewertungen von Pro Rheintal bewirkt. So spricht die relativ aktuelle Broschüre „Bürger*Buch Bahnlärm“ von „Pro Rheintal“ von 2021 sogar von einer Zunahme der Belastungen (https://pro-rheintal.de/presse_ebooks.html, S. 73):

„Jetzt heißt es, nahezu 100 % der Waggons seien umgerüstet – doch es bleibt laut, lauter als zuvor.“

Auch die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung im geplanten Lärmaktionsplan 2024 durch das Eisenbahn-Bundesamt zeigt, dass nach wie vor zu hohe Belastungen beklagt werden.

Resonanz gefunden hat die Resolution bei der Stadt Koblenz, die die Forderung von Pro Rheintal übernommen hat (siehe ihre Pressemeldung vom 16.05.2024):

„Stadtrat im Mai – Wärmeplanung: Fokusgebiete festgelegt – Lärmschutzwand für Rübenbach – Anpassung des Bebauungsplanes „An der Königsbach“ beschlossen“:

<https://www.koblenz.de/rathaus/verwaltung/pressemeldungen/240516-stadtrat-im-mai-waermeplanung-fokusgebiete-festgelegt-laermschutzwand-fuer-ruebenach-anpassung-des-bebauungsplanes-an-der-koenigsbach-beschlossen/>

„Die Stadt Koblenz schließt sich zwei Resolutionen an, die sich mit dem Lärm im Rheintal verursacht durch die Bahn beschäftigen. Die Resolution der Verbandsgemeinde Loreley fordert die juristische Prüfung, ob die Bahn weiter Bestandsschutz hat vor dem Hintergrund der geplanten umfangreichen Umbauten. Die zweite Resolution hat die Bürgerinitiative Pro Rheintal vorgelegt mit der Forderung, dass Güterzüge bei der Durchfahrt von Wohngebieten sich an das Tempolimit 50 km/h halten sollen. Beiden Resolutionen schloss sich der Stadtrat einstimmig an.“

Der ALD erachtet es als notwendig, dass das BMDV die Ursachen für die kritische Bewertung der erreichten Geräuschminderung analysiert und Schlussfolgerungen daraus ableitet, ob beispielsweise eine bessere Beteiligung der Öffentlichkeit zielführend sein kann und in welcher Richtung Minderungsmaßnahmen zu entwickeln sind, damit sie von den Betroffenen auch als Entlastung wahrgenommen werden.

Wahrscheinlich wäre eine stärkere Einbindung von neutralen Mediatoren hilfreich, die einerseits die Kritik der Betroffenen und die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Lärmwirkungen ernst nehmen, andererseits aber auch die Minderungserfolge sachlich bewerten und transparent kommunizieren können.